

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭58—67528

⑬ Int. Cl.<sup>3</sup>  
B 60 N 1/10

識別記号

庁内整理番号  
8008—3B

⑭ 公開 昭和58年(1983)4月22日

発明の数 1  
審査請求 未請求

(全 5 頁)

⑮ ワゴン型自動車のシート装置

⑯ 特 願 昭56—167572  
⑰ 出 願 昭56(1981)10月20日  
⑱ 発 明 者 笠原久男

館林市大字赤生田1110  
⑲ 出 願 人 富士重工業株式会社  
東京都新宿区西新宿1丁目7番  
2号  
⑳ 代 理 人 弁理士 清瀬三郎 外1名

明 細 書

- 1 発明の名称 ワゴン型自動車のシート装置  
2 特許請求の範囲

(1)、フロア後方に段状突起床面を形成したワゴン型自動車において、フロントシートの後部にバックレストがクッションと座面一に連なるよう後方に回動させ得るようになっていたセンタシートをリンク状脚により前方に変位した前方変位位置及び更に前方に変位させつつ下方に移動させた最下位置にそれぞれ移動保持し得るよう支持させると共に、該センタシートの後方部の段状突起床面上に、バックレストを前倒及び後方に回動させ得るようにしたリヤシートを、該リヤシートの前端下部附近を中心として前方にほぼ90°回動させた位置及びほぼ180°回動させた位置にそれぞれ回動保持し得るよう取付けたことを特徴とするワゴン型自動車のシート装置。

(2)、リヤシートはその前端下部附近を段状突起

床面の前端角部附近に小リンクを介して前方に回動し得るよう取付けられていることを特徴とする特許請求の範囲第1項に記載のワゴン型自動車のシート装置。

3 発明の詳細な説明

本発明は一般にワンボックスワゴンと称されているワゴン型自動車のシート装置に関するものである。シートの配列を前後3列とし、2列目及び3列目のシートの姿勢制御により荷客兼用の多目的乗用車として使用することができるようにしたものである。

以下本発明を附図実施例を参照して説明する。

第1図において1は車体、2はフロアで、該フロア2は車体後方部において上方に立ち上り段状突起床面2aが形成され、該段状突起床面2aの下部にエンジンルームが形成されている。

3は第1列目シート即ちフロントシート、4は第2列目シート即ちセンタシート、5は第3列目シート即ちリヤシートで、リヤシート5は段状突起床面2a上に載置され、該リヤシート

5 前部下を段状突起床面 2a の前縁角部に小リンク 8 を介して結合されている。

センタシート 4 はリンク状の脚 6 及び 7 により、第 1 図示のようにリヤシート 5 とほぼ同じ高さのシート使用状態から前方にせり出しつつ下方に平行移動できるよう支持されている。

該センタシート 4 のバックレスト 42 はクッション 41 に対し後方に回動しクッション 41 とほぼ面一に接続した形状となるよう構成される。必要に応じて該バックレスト 42 を前方回動も可能なるよう構成しても良い。

リヤシート 5 のバックレスト 52 はクッション 51 に対し前方に回動させて折畳み得ると共に後方に回動させてクッション 51 とほぼ面一に接続した形状とすることができるよう構成されている。

上記の構成において、乗員の人数が多い場合は第 1 図示のようにすべてのシートをシート使用状態とし乗用車として使用する。

リヤシート 5 を必要としない場合は、第 2 図

ト 5 の硬質底面 51a、硬質背面 52a にかけて荷物を収容することができ、フロントシート 3 より後方をほとんどすべて荷物室として使用することができ、荷物室の大幅な拡大をはかることができる。

又上記第 2 図示の場合と同様 2 列しかシートを必要とせず且つ荷物もあまりない場合は、第 4 図示のようにリヤシート 5 をシート使用状態としたままで、センタシート 4 をそのバックレスト 42 を後方に回動させた上で前方にずらしつつ下方に移動させ最下位置とする。

するとセンタシート 4 はリヤシート 5 より低い位置においてソフトなフラット面となり、リヤシート 5 に着座した乗員が靴をぬいでセンタシート 4 のソフトなフラット面に足を乗せゆつたりとくつろぐことができる。

第 5 図に示すようにセンタシート 4 をそのバックレスト 42 を後方に倒してクッション 41 と面一とした状態で前方に変位させた位置でロックし、リヤシート 5 をそのバックレスト 52 を

に示すようにリヤシート 5 のバックレスト 52 を前方に回動させて折畳んだ上、小リンク 8 によりシートを前方にずらせつつ前方に回動させてクッション 51 がほぼ直立した状態に保持する。この状態ではリヤシート 5 を載置していた段状突起床面 2a 上は荷物室として使用できると共に、リヤシート 5 のクッション 51 の硬質底面 51a は積荷の前方へのせり出しを防止するストッパとしての機能を果たす。

シートとして第 1 列目のフロントシート 3 しか必要としないときは、第 3 図に示すようにセンタシート 4 をそのバックレスト 42 を後方に回動させた上で前方にずらせつつ下降させ最下位置とし、リヤシート 5 をそのバックレスト 52 を後方に回動させた上で前方に回動させて前記最下位置にあるセンタシート 4 上に重ねる。するとリヤシート 5 のクッション 51 及びバックレスト 52 の硬質底面 51a 及び硬質背面 52a は段状突起床面 2a の前方にほぼ面一に接続した状態となり、該段状突起床面 2a からリヤシー

後方に倒した状態で小リンク 8 を回動させてわずかに前方に変位させると、センタシート 4 とリヤシート 5 が面一に連なるソフトフラット面を構成し、これを簡易ベットとして使用することができる。

上記第 1 図乃至第 5 図のセンタシート 4 及びリヤシート 5 の各移動作動において、センタシート 4 は第 1 図のシート使用状態からバックレスト 42 を後方に倒しリンク状脚 6 及び 7 を前方に回動させる場合、まず第 5 図示の前方変位位置においてリンク状脚 6、7 の回動は一旦自動ロックされて停止し、そのロックを解除した上で更にリンク状脚 6、7 を前方に回動して第 3、4 図に示すような最下位置とすることができるようロック装置が設けられており、又リヤシート 5 は第 1 図及び第 4 図の使用位置においてクッション 51 が前方に反転しないようクッション 51 後部を段状突起床面 2a 上にロックするロック装置が設けられ、該ロック装置のロックを解除し（例えばバックレスト 52 の前後への回動により自動的に該ロックが解除される

ようにしておいても良い)、小リンク8を前方に回動させて行くと第2図示のように小リンク8がほぼ垂直状になつたところで該小リンク8の回動は一旦自動ロックされ、このロックを解除させて更に前方に回動させることにより第5図示のような位置まで回動させることができるようになつており、リヤシート5のクッション51を第2図示のようにほぼ垂直状に回動させたときその状態を<sup>保持する</sup>ロック装置が設けられている。

上記のセンタシート4及びリヤシート5の各作動位置をロックするロック装置の構造及び設け位置は本発明の目的の範囲内において任意に選択できる。

一般にフロントシート3のバックレスト32はその傾角を任意に調整できるように構成されるのが普通であり、第6図に示すように該フロントシート3のバックレスト32を後方に大きく倒してクッション31とほぼ面一とし、センタシート4を最下位置とし、リヤシート5のバックレスト52を後方に倒して小リンク8を回動

場合は該小リンク8は不要であり、リヤシート5の前端下部を段状突起床面2<sup>a</sup>の前端角部に単に回動可能に軸着するだけで充分目的を達成できる。

以上のように本発明によれば、シートの配列を前後方向に3列に構成すると共に前から2列目のセンタシートをリンク状脚にてシート使用位置から前方にせり出した前方変位位置及び下方に移動した最下位置に移動保持され得るよう支持させると共に、前から3列目のリヤシートをその前端下部を段状突起床面の前方角部にクッションがほぼ90°回転した直立位置及びほぼ180°回転した位置に回動保持され得るよう軸着した構成を採ることにより、段状突起床面を荷物室とする状態、フロントシートの後方をすべて荷物室とする状態、センタシートをリヤシートに附座した乗員の足のせ台とする状態及びセンタシートとリヤシートがソフトフラット面を形成してベッドとすることができる状態等の種々の状態を目由に且つ簡単に形成することが

させて前方に変位させると、車室内の前方から後端にかけて超ロングスペースが形成され例えば柱材やパイプ材等の長尺物Aの運搬を容易に行うことができる。

又上記第6図の状態において、エアクッション等のクッション類9を最下位置にあるセンタシート4のバックレスト42上に置き、該クッション類9にてフロントシート3とリヤシート5間をほぼ面一に連結することにより超ロングベッドを形成することもできる。

尚第1図乃至第6図の実施例において、リヤシート5の前端下部と段状突起床面2<sup>a</sup>の前端角部との連結部に小リンク8を介したことにより、段状突起床面2<sup>a</sup>の前後方向の寸法が比較的小なる車においても該小リンク8を回動させてリヤシート5を前方に変位させ、第5図及び第6図に示すようにバックドア10に干渉することなくバックレスト52を後方に倒してフラット面を形成することができる点で効果的であるが、段状突起床面2<sup>a</sup>の<sup>②</sup>前後方向寸法が大きい

できるようにしたもので、これにより荷客兼用の多目的乗用車を実現でき、特に荷物室を形成した場合は積荷のストッパとなる面及び荷物載せ台となる面はすべてシートの硬質の底面及び背面となり荷物によるシートの汚染、砂埃等の心配がなく、足のせ台、ベッド等はシートの柔らかい表面にて形成されること等と相俟つて実用上多大の効果をもたらすものである。

#### 4. 図面の簡単な説明

附図は本発明の実施例を示すもので、第1図はすべてのシートをシートとして使用している状態を示す側面図、第2図はリヤシート部を荷物室とした状態の側面図、第3図はセンタシートとリヤシート部を荷物室とした状態の側面図、第4図はセンタシートを足のせ台とした状態の側面図、第5図はセンタシートとリヤシートをベッドとした状態の側面図、第6図はフロントシートからリヤシートにかけてすべてフラットとした状態の要部側面図である。

2…フロア、2<sup>a</sup>…段状突出床面、3…フロン

トシート、4…センタシート、5…リヤシート

6, 7…リンク状脚、8…小リンク。

以 上

代 理 人 清 瀬 三 郎  
同 足 立 卓 夫

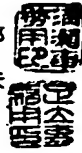


図 1

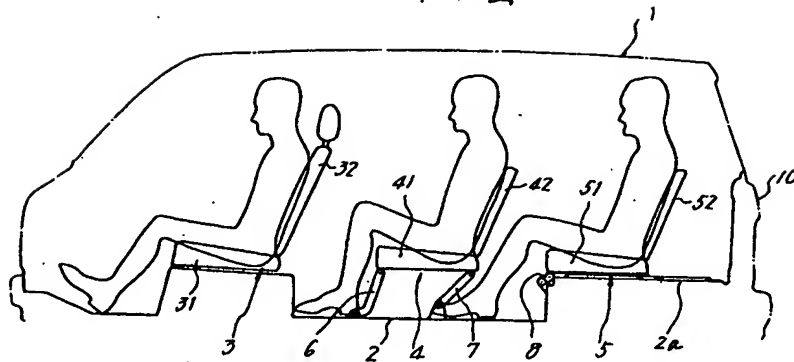
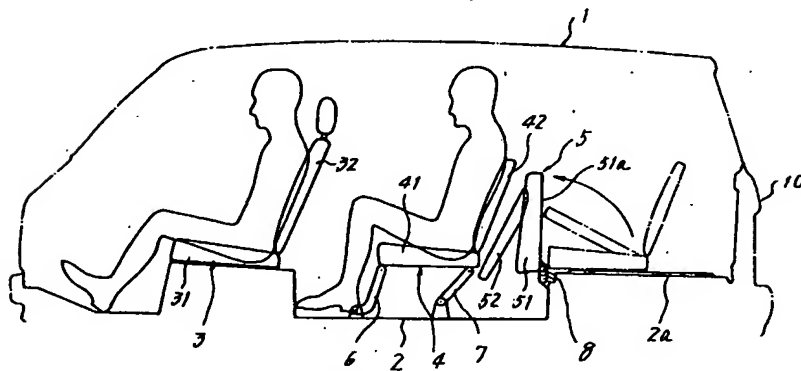
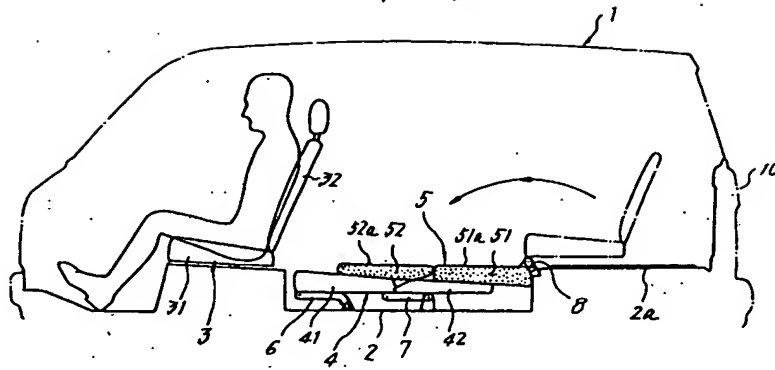


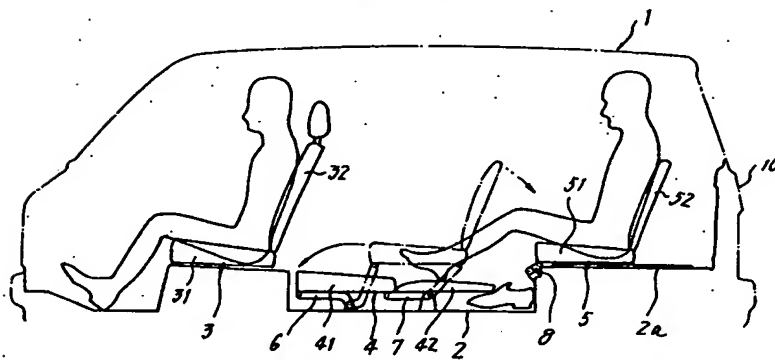
図 2



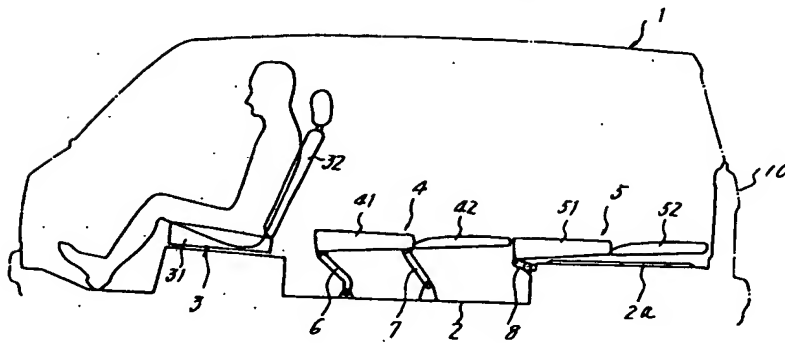
才 子 図



才 4 図



才 5 図



才 6 図

